

winter 2014/15

reflexion

Magazin für Mobilität, Verkehrspolitik und Fahrradkultur.

Herausgegeben vom ADFC Sachsen e.V.

Schulterblick nach vorn

Touren, Sport & Politik:
Fahrradgeschichte neu entdecken

GUT GERÜSTET DURCH DEN WINTER



ENDURA JACKE
Luminite Jacket

- » wasserfestes, atmungsaktives Material
- » rundum reflektierende Elemente und integriertes LED-Rücklicht
- » in grün, rot, gelb und schwarz

115⁹⁹
Little John PREIS



DURANOVA LICHTSET
VegasF15-USB + VegasR

- » 15 LUX, Sichtweite 40m
- » mit USB-Ladefunktion für Frontlicht
- » inkl. Batterien

39⁹⁵
Little John PREIS



ABUS HELM
Pedelec Fashion

- » Erwachsenen- und Jugendhelm für Damen und Herren
- » mit Regenüberzug, Belüftungssystem und integriertem Rücklicht
- » in schwarz/blau oder schwarz/pink



89⁹⁵
Little John PREIS



SCHWALBE REIFEN
Marathon Plus

- » unplattbarer Pannenschutzreifen
- » SmartGuard-Einlage aus hochelastischem Spezialkautschuk
- » inkl. Reflexstreifen



36⁹⁰
Little John PREIS

Alle Preise in Euro inkl. MwSt. Sämtliche Angaben ohne Gewähr. Änderungen vorbehalten. Nur solange der Vorrat reicht.

www.littlejohnbikes.de

RUNDUM SICHER

✓ Sicherheits-Check

✓ Beleuchtung

✓ kompetente Beratung

✓ Reflexionsbekleidung

Little John Bikes
Begeisterung erfahren

Prolog



Bei unserem Titelbild handelt es sich um das Aquarell „Bicycling“ des kanadischen Malers Henry Sandham (1842–1910) aus dem Jahr 1887.

Foto: Library of Congress, <http://www.loc.gov/pictures/collection/pgs/>

Schulterblick nach vorn – so heißt unser TiteltHEMA. Es wäre aber auch ein passendes Motto für die Reflektor-Redaktion. Denn vor Ihnen liegt die mittlerweile zwanzigste Ausgabe des Reflektor Magazins. Unser Anspruch war immer, mehr zu machen als ein Mitglieder-Magazin des ADFC Sachsen. Unser wichtigstes Ziel war es, mehr Menschen mit den Themen des ADFC zu erreichen, nicht im eigenen Saft zu schmoren. Die Auflage ist inzwischen von 4.000 auf etwa 10.000 Stück pro Ausgabe gewachsen. Inhaltlich haben wir einen Blick über den Tellerrand in ganz verschiedene Richtungen gewagt. Höchste Zeit auch, die vielen Leute zu erwähnen, die am Reflektor mitarbeiten – komplett ehrenamtlich versteht sich. Neben Konrad Krause und Sascha Böhme, die 2010 dieses Projekt gewagt haben, sind das Constanze Bannasch, Jens Bemme, Anne Jubeh, Yvonne Kaden, Benedikt Krüger, Franz-Richard Kunze und Franziska Tennhardt. Ihnen allen sei an dieser Stelle für ihr Engagement gedankt. Ein besonderer Dank geht an Antje Münch, die die oft unterschätzte aber entscheidende Aufgabe übernommen hat, dem Reflektor zu einem attraktiven Äußeren zu verhelfen.

Wer sich die schon erschienenen Reflektor-Ausgaben nochmal ansehen möchte, findet sie unter archiv.reflektor-magazin.de.

In dieser Ausgabe haben wir den Blick in die Vergangenheit schweifen lassen. Wir wollten wissen: wie hat das alles angefangen mit dem Fahrrad? Dabei ging es uns weniger um technische Details als um die Frage, aus welchen Motiven die Menschen vor 150 Jahren aufs Rad gestiegen sind. Spannend wird es vor allem, wenn man die Fahrradgeschichte der Niederlande mit der zeitgenössischen Situation in Deutschland vergleicht. Während sich die Holländer mehr und mehr zur Fahrradnation entwickelten, taten sich die Deutschen etwas schwerer. Das hatte Gründe, über die nachzudenken sich auch heute noch lohnt. Das finden wir zumindest. Sie auch?

Wir wünschen viel Freude mit der 20. Ausgabe.

Konrad Krause und Benedikt Krüger



Konrad Krause, Geschäftsführer des ADFC Sachsen, und Benedikt Krüger.



Fotos: Susanne und Konrad Krause.

INHALT

TiteltHEMA

- 4 Schulterblick nach vorn.
Touren, Sport & Politik: Fahrradgeschichte neu entdecken.

Regional

- 10 Dresden
12 Leipzig
14 Pirna

Perspektiven

- 14 Der Radverkehr im Koalitionsvertrag
15 Es wird Nacht Señorita ... und ich hab kein Quartier für mein Rad.
16 Reparieren statt wegwerfen

Technik

- 18 Mit Spikereifen sicher durch den Winter

Rubriken

- 17 Beitrittsformular
19 Leserbrief
19 Kontakte, Impressum

Schulterblick nach vorn

Touren, Sport & Politik: Fahrradgeschichte neu entdecken.
Text von Benedikt Krüger und Jens Bemme



Unter den kulturbeflissenen der optimistisch gestimmten Fahrradaktivisten ist sie schon fast zur abgekauten Floskel verkommen: die Rede von der *Renaissance des Fahrrads*. Das flüchtige Google-Verhör verrät, dass die Formel hin und wieder auch schon im gleichmütigen Gebrabbel der alles verschlingenden Tageszeitungen aufblitzt. Irgendetwas muss also dran sein. Nimmt man sie beim Wort, dann deutet die Redewendung auf das Wiederaufleben einer Epoche hin, in der das Fahrrad offensichtlich schon mal eine größere Bedeutung besaß. Gemäß dem von vielen Geschichtslehrern eifrig zitierten Satz Kierkegaards: „Das Leben kann nur in der Schau nach rückwärts verstanden, aber nur in der Schau nach vorwärts gelebt werden“, kann sich vielleicht auch an dieser Stelle der Blick zurück in die Geburtsstunden des Fahrradfahrens als eine Inspirationsquelle für das Hier und Jetzt erweisen. Wenn wir heute fragen, was man dafür tun kann, damit sich mehr Leute in den Sattel setzen, stellt sich analog dazu die Frage, wie es überhaupt zur Verbreitung des Fahrrads kam. Viele Aspekte dieser Frage beantwortet Anne-Katrin Ebert in ihrem ebenso anregenden wie informativen Buch „Radelnde Nationen“. Besonders interessant wird ihre Studie dadurch, dass sie die unterschiedlichen Entwicklungen der Fahrradkultur in den Niederlanden und in Deutschland vergleicht.

Als Ahnherr des Fahrrads gilt den meisten Technikhistorikern der badische Adlige Karl Freiherr von Drais. Sein um die 1820er Jahre entwickeltes Lauftrad besaß zwar noch keinen Pedalantrieb, aber es lieferte

die Grundidee: Das Fortbewegen auf zwei hintereinander angeordneten Rädern. Das zuerst auf den Namen „Veloziped“ getaufte Gefährt wurde in den kommenden Jahren in einer Art europäischen Kooperation weiterentwickelt. Der Franzose Pierre Michaux steuerte die Pedale bei. In England entstanden die ersten Hochräder. Aufgrund ihrer abenteuerlichen Konstruktion bargen diese aber ein hohes Verletzungspotenzial. John Kemp Starley konstruierte daher in den 1880er Jahren das über eine Kette angetriebene Niederrad. Schließlich lieferte der irischstämmige Tierarzt John Boyd Dunlop die luftgefüllte Bereifung.

Seine anfängliche Attraktivität bezog das Veloziped allerdings weniger auf seine technisch innovativen Raffinesse, sondern weil es sich als vergnüglicher Zeitvertreib eignete. Die erste Nutzergruppe waren junge, wohlhabende Männer aus der Aristokratie. Um sich von anderen Bevölkerungsteilen abzugrenzen, kultivierten sie einen besonders in Sachen Mode exzentrischen Lebensstil, was ihnen die Bezeichnung



Wer sich ein **gutes Fahrrad** anschaffen will, unterlasse es im eigenen Interesse nicht Offerten der unterzeichneten Firma einzuholen. **HUGO HERMANN MEYER, Riga,** Maschinen-Import (gegr. 1873).

„Dandys“ einbrachte. Das „Hobby Horse“, wie sie das Lauftrad nannten, diente ihnen als Accessoire der Zurschaustellung ihrer Ablehnung alles dessen, was den Zwängen des Zweckhaften oder Nützlichen untergeordnet war. Auf diese Weise entwickelte sich das Fahrrad in seiner anfänglichen Nutzung zum Sportgerät des Gentleman.

In den Radsportvereinen, in denen sich die deutschen und niederländischen „Sportsmen“ seit der zweiten Jahrhunderthälfte versammelten, spiegelte sich dieser Geist wider. Die Mitgliedschaft in einem dieser seit den 1860er Jahren entstehenden Vereine war eine exklusive Angelegenheit. Dies lag zuallererst an dem stattlichen Preis der damaligen Fahrräder. Ein Exemplar kostete 700 Mark oder mehr – fast so viel wie das durchschnittliche Jahreseinkommen eines Arbeiters. Was trieb man in diesen Vereinen? In erster Linie natürlich Sport: Radtouren, Geschicklichkeitsübungen, Saalfahrten, Wettrennen, in den Wintermonaten aber auch mal ein Theaterabend. Wichtig waren das Sportkostüm und das Vereinsabzeichen. So exponierte man sich vor der grauen Masse.

Bei den Zeitgenossen stießen die auffällig gekleideten Radsportfreunde nicht immer auf ungeteilte Begeisterung. Die öffentliche Wahrnehmung stempelte das Fahrrad als teures Spielzeug einer müßiggängerischen und versnobten Klientel ab. Die Vereinsorgane berichteten regelmäßig von Zusammenstößen mit einer sich durch Radgruppen gestört fühlenden ländlichen Bevölkerung. In der deutschen Hauptstadt wurde sogar zeitweilig ein Verbot für Radfahrer auf öffentlichen Straßen verfügt.

Wohl auch deshalb begann man in den Jahren vor der Jahrhundertwende das gesellschaftliche Ansehen des Fahrradfahrens aufzupolieren. Körperliche Leistungsfähigkeit, Erziehung der Jugend zur Mannhaftigkeit, Schule des Willens, Gewöhnung an Mäßigung bei Bier- und Tabakgenuss – das waren die positiven Aspekte, mit denen man für das Radfahren warb. Besonders hob man den großen Nutzen hervor, den das Fahrrad als schnelles und flexibles Verkehrsmittel innerhalb einer sich modernisierenden Gesellschaft besaß.



Von Anfang an dabei: Radfahrclubs

Maßgeblichen Anteil an der Popularisierung des Fahrrads besaßen die seit der Mitte der 1880er Jahre entstandenen nationalen Verbände. Sie fungierten als übergeordnete Interessenvertretungen der einzelnen Vereine. 1884 konstituierte sich der national gestimmte *Deutsche Radfahrer-Bund* (DRB) der zehn Jahre später bereits über 12.000 Mitglieder repräsentierte. Doch schon zwei Jahre nach seiner Entstehung

kam es zu einer Abspaltung. Die in Nürnberg gegründete *Allgemeine Radfahrer-Union* (ARU) strebte einen Zusammenschluss aller deutschsprachigen Radfahrer an, einschließlich der österreichischen und schweizerischen. Die ARU etablierte sich als die zweite große Vereinigung neben dem DRB. Weitere Konkurrenz erhielten die beiden Verbände durch den 1891 ins Leben gerufenen, ebenfalls sehr mitgliederstarken *Sächsischen Radfahrer-Bund*. In den Jahren nach der Jahrhundertwende versammelte er 6.500 Mitglieder.

Der Frauenanteil in den deutschen Verbänden war, im Gegensatz zu den Niederlanden, wo er bei immerhin 16 % lag, verschwindend gering. Abgesehen von vereinzelt geäußerten medizinischen Bedenken oder





sellschaftlicher Anerkennung zu verhelfen. Zu dessen eigentlicher Attraktion entwickelte sich aber nicht das Saalfahren, sondern die immer regelmäßiger ausgetragenen Radrennen. Allein in den letzten beiden Dekaden des 19. Jahrhunderts waren im Deutschen Reich 85 Radrennbahnen entstanden. Die Bahnrennen besaßen soviel Popularität, dass die Rennfahrer trotz heftiger Proteste der Verbände ihren Amateurstatus aufgaben und sich von Sponsoren ausrüsten und bezahlen ließen.

Trotz der Querelen um die Berufsrennfahrer spielte das Rennwesen in den deutschen Verbänden eine nach wie vor wichtige Rolle. In den Niederlanden hingegen betrachtete man die zunehmende Kommerzialisierung des Radsports als nicht vereinbar mit der Grundidee eines um seiner selbst willen geschehenden Sports. Der A.N.W.B. als größter niederländischer Fahrradverband verzichtete daher auf die Ausrichtung von Radrennen. Stattdessen richtete sich der Fokus der Verbandstätigkeit voll und ganz auf den Radtourismus.

In dieser Schwerpunktsetzung unterschieden sich der deutsche und der niederländische Verband fortan. Der deutsche Radsport suchte sein gesellschaftliches Prestige in der öffentlichkeitswirksamen Inszenierung der Wettkampfidée. Sinnbild dafür war die Distanzfahrt Wien-Berlin. Im Jahr 1892 hatten Offiziere des österreichisch-ungarischen und des deutschen Heeres einen Wettkampf ausgetragen, wer die Strecke von Wien nach Berlin am schnellsten auf dem Pferd reitend bewältigen konnte. Der schnellste Reiter benötigte 71 Stunden. Das Unternehmen zog aber viel Kritik auf sich, weil einige Tiere dabei vor Erschöpfung verendeten. In den deutschen Radfahrverbänden kam daher die Idee auf, das gleiche Rennen mit Fahrrädern zu wiederholen. Ziel war es, den Beweis dafür anzutreten, dass dieselbe Strecke auf dem Rad in kürzerer Zeit als mit dem Pferd zurückgelegt werden konnte. Der Start der 960 angetretenen Rennfahrer und -fahrerinnen! wurde von über 150.000 Zuschauern verfolgt. Der Beweis gelang. Der

Münchener Joseph Fischer erreichte das Ziel nach nur 31 Stunden. Mit dem Distanzrennen verband sich auch der Hintergedanke, den geladenen Offizieren die Überlegenheit des Fahrrads gegenüber dem Pferd und demzufolge dessen Eignung für militärische Zwecke zu demonstrieren. Diese Überlegung sollte jedoch nicht aufgehen. Dennoch war das Distanzrennen ein wichtiges und identifikationsstiftendes Ereignis. Noch 1933 bedachte man das Rennen mit einer Jubiläumsveranstaltung.

In den Niederlanden gab es ein gleichermaßen öffentlichkeitswirksames Ereignis: Aus Anlass der feierlichen Amtseinsetzung Königin Wilhelminas im Jahr 1898 veranstaltete der niederländische Verband einen riesigen Korso aus blumengeschmückten Fahrrädern. In diesen Zug integriert wurde eine Darstellung der niederländischen Fahrradgeschichte. Das Motiv dieser in den Dienst einer nationalen Feierlichkeit gestellten Inszenierung des Fahrrads war nicht der Wettbewerb, sondern das gemeinschaftliche Miteinander.

Schon hier zeichnet sich ab, dass das Fahrrad im niederländischen Raum eine ganz andere symbolische Bedeutung besaß als im deutschen Kaiserreich. Es versinnbildlichte die Einheit der niederländischen Nation in ihrer Gesamtheit. Die deutsche Entwicklung nahm einen anderen Weg. Zwar wurde das Fahrrad im Zuge der industriellen Massenproduktion einer breiten Masse zugänglich, aber mit der Verbreitung änderte sich auch dessen Wahrnehmung. Das Fahrrad wandelte sich von einem Sportgerät der Wohlhabenden zum „Drahtesel“ des kleinen Mannes. Dieser Trend verstärkte sich mit dem Aufkommen des Automobils. Die Abkehr von der bürgerlich dominierten und durch den Wettbewerbsgedanken geprägten Fahrradkultur manifestierte sich deutlich erkennbar in der Gründung des Arbeiter-Radfahrerbunds, der binnen weniger Jahre zum größten Fahrradverband der Welt anwuchs. Der Verband gab sich den Namen „Solidarität“. Dieser Name war Programm. In den Arbeiterradvereinen stand das solidarische Miteinander im Mittelpunkt. Dem gemeinsamen Ausflug wurde weitaus mehr Bedeutung beigemessen als dem Wettrennen.

Zeugnisse dieses fahrradkulturellen Wandels sind die in diesen Jahren gedruckten Tourenbücher. Radreisen wurde nun auch in Deutschland immer populärer. Die Tourenbücher, Wegweiser und Wanderbücher für Radfahrer enthielten die wichtigsten Informationen über Wege, Entfernungen und die kulturellen Sehenswürdigkeiten derjenigen Städte, die man auf seiner Tour durchquerte. Erhältlich waren sie für ganz verschiedene Regionen: Nürnberg, Sachsen, Estland oder für das Herzogtum Krain, dem heutigen Slowenien. Der Leipziger Polizei-Assessor, Max Weiß, publizierte sogar ein kleines Büchlein mit Hinweisen für Tourenfahrer zu den unterschiedlichen Fahrradgesetzgebungen in Sachsen, Preußen, Bayern und anderen Bundesländern. Die damaligen Wege, Straßen und Entfernungen sind heute weitgehend die gleichen wie vor 120 Jahren. Die enthaltenen Werbeanzeigen von Hotels, Gasthäusern, Fahrradfabriken und -läden

sind indes nicht mehr verlässlich. Diese Inserate sind trotzdem interessant, denn sie berichten vom Beginn der Fahrradkultur in Sachsen und davon, wie Radsportbegeisterte und die profitierenden Geschäfte damals kommunizierten, um Interesse und Kundschaft zu gewinnen.

Trotz stetig steigender Popularität gelang es in Deutschland nie, das Fahrrad als ein alle Schichten übergreifendes Symbol der gesamten Nation zu etablieren. In der deutschen Fahrradgeschichte waren es immer bestimmte Teile der Gesellschaft, die man mit dem Fahrrad in Verbindung brachte: zuerst gut betuchte junge Männer aus der gehobenen bürgerlichen oder aristokratischen Schicht, später Arbeiter, noch später Studenten. In den Niederlanden hingegen war und ist das Fahrrad kein Gegenstand, mit dem sich Bevölkerungsteile voneinander abgrenzen, sondern das Markenzeichen aller Niederländer, egal ob Handwerker oder Professor. Man lehnt sich sicher nicht zu weit aus dem Fenster, wenn man sagt: es waren nicht die flachen Hügel, die die Niederlande zum prototypischen Fahrradland gemacht haben, sondern der Umstand, dass kein Niederländer auf die Idee käme, beim Gedanken an das Fahrrad eine bestimmte Gruppen vor Augen zu haben.

Wenn auch der Vergleich mit den Niederlanden sicher gewisse Grenzen hat, so ist er doch ein Erklärungsansatz für die auffällige Zurückdrängung des Fahrrads im Deutschland des 20. Jahrhunderts. Noch vor etwa 15 Jahren galten Radfahrer auch hierzulande nicht selten als Vertreter einer Randgruppe, als studentische Wirrköpfe die sich aus unerklärlichen Gründen kein Auto leisten wollen. Selbst mancher Verkehrspolitiker und Planer begegnete Verkehrsteilnehmern auf dem Rad mit



einer Mischung aus Ignoranz und Ahnungslosigkeit. Diese Haltung gegenüber dem Fahrrad lässt sich an manch gebauter Fahrradinfrastruktur noch heute ablesen. Die Stigmatisierung als kleine Randgruppe ist

freilich mehr kulturell bedingt und kaum statistisch nachweisbar: In Deutschland nutzen immerhin 38 Millionen Menschen mehrmals im Monat das Fahrrad als reines Verkehrsmittel.

Die unterschiedlichen Entwicklungen in Deutschland und den Niederlanden im Nachhinein zu beklagen, ist müßig. Ebenso falsch wäre es in einen historischen Fatalismus zu verfallen. Lernen wir stattdessen daraus! Wenn

wir wollen, dass möglichst viele Menschen mit dem Fahrrad fahren, braucht es auch ein Gespür dafür, in welchem Licht das Fahrrad und die Fahrradfahrenden stehen. Ist das Fahrrad Symbol einer Konkurrenzmentalität, gibt es automatisch immer die Schwachen und die Starken, die Guten und die Bösen, die Reichen und die Armen. Dann steht auf der einen Seite das Fahrrad und auf der anderen Seite sehr wahrscheinlich das Auto. Solange solche Abgrenzungsmechanismen zu sehr das Feld bestimmen, wird es schwer sein, einen eingefleischten Autofahrer zum Radfahren zu bewegen.

Radverkehr für alle

Das schwere geschichtliche Gepäck ist dem ADFC bewusst und in dieser Hinsicht ist der Verband vielleicht schon auf dem richtigen Weg: Unter dem Titel „Radverkehr für alle“ fordert das 2013 beschlossene Verkehrspolitische Programm: „Wir wollen diejenigen stärken, die jetzt schon das Fahrrad nutzen und den Fokus auf Missstände lenken, die Menschen noch am Radfahren hindern.“

Die Erkenntnis, dass eine starke Fahrradlobby für alle – selbst für die potentiellen – Radfahrer dringend nötig ist, um gesellschaftlich und politisch auf Dauer erfolgreich zu sein, setzt sich im ADFC immer mehr durch. Und wieso sollte es nicht gelingen, die verschiedensten Gruppen zu vereinen, die sich im Laufe der Geschichte in den Sattel geschwungen haben?

Die zu Beginn erwähnte Renaissance des Fahrrads spiegelt sich wider in der großen fahrradkulturellen Pluralität, die wir heute erfreulicherweise erleben. Im Grunde kann sich jeder, egal in welchem gesellschaftlichen Milieu er sich bewegt, ein Fahrrad aussuchen, das zu seinem Lebensstil passt. Nicht umsonst heißt es, dass das Fahrrad wieder zum Statussymbol geworden ist – und zwar nicht nur für den sprichwörtlichen „kleinen Mann“. Man kann über 5.000 Euro teure

Luxus-Fahrräder die Nase rümpfen. Aber wenn ein solches Schmuckstück einen Porsche ersetzt, ist das letztendlich der großen Sache dienlich.

Apropos Naserümpfen: Sind nicht die viel gescholtenen Fixie- und Singlespeedfreunde, also die Sorte von Leuten, die bei den StVO-Anhängern gemeinhin ein Naserümpfen hervorrufen, die Nachfolger der Generation Dandy, die im 19. Jahrhundert überhaupt erst einmal dafür gesorgt hat, dass das Fahrrad kein Rohrkrepiere der Tüftelgeschichte blieb?

Alltagsgegenstände wie das Fahrrad werden nicht nur dadurch beliebt, dass sie sich als nützlich erweisen. Ähnlich wie bei der Mode müssen sie zunächst eine gewisse Faszination ausüben. Die Dandys haben das Fahrrad als Hingucker verwendet. Und in der Tat: die Leute haben hingeschaut. Anfangs vielleicht noch misstrauisch, später, als die Radrennfahrer immer neue Rekorde aufstellten, auch staunend. Auch heute existiert wieder eine Szene, die die Ästhetik des Fahrrads in den Vordergrund stellt. Gerade damit reißt sie viele junge und kreative Leute mit, die ihrerseits großen Anteil an der Fahrradrenaissance haben.

Auch aus sächsischer Perspektive bietet uns der Blick in die Geschichtsbücher spannende Aufschlüsse: Sachsen war schon mal eine Fahrradhochburg. Der Sächsische Radfahrerbund war ein stolzer Haufen, der nicht nur den großen Radfahrverbänden Paroli geboten hat, sondern sich auch für den Ausbau von Radwegen stark gemacht hat. Wie einige kürzlich wiederentdeckte Akten aus dem Dresdner Stadtarchiv belegen, forderte man schon 1903 eine von Laubegast ins Dresdner Zentrum führende Elbpromenade. Neben dem obligatorischen Weg für Fußgänger sollte sie auch eine Radfahrbahn aufweisen. Bereits vor hundert Jahren wurde in Sachsen schon daran gedacht, wie das Land mit dem Fahrrad erlebbar gemacht werden kann. Die jüngst digitalisierten historischen Tourenbücher bieten uns heute Einblicke in eine entdeckenswerte Fahrradkultur.

Fürs Erste bleibt festzuhalten: Das Fahrrad war schon einmal sehr angesagt – lange bevor sächsische Städte möglichst autofreundlich gestaltet wurden. Diese sächsische Kultur- und Wirtschaftsgeschichte des Fahrrads gilt es wieder zu entdecken – unterwegs und digital. Ein Nachdenken über die Symbolwirkung, die in den letzten hundert Jahren in ganz unterschiedlicher Weise vom Fahrrad ausgegangen ist, könnte Impulse liefern, wie man hier den Weg zur Erstklassigkeit einschlagen kann. ●



DIE GRÖSSTE AUSWAHL FÜR ALLE RADFANS IN DRESDEN

VIELE SUPERHELLE LAMPEN FÜR ALLE NACHTEULEN



SUPERNOVA AIRSTREAM 2
199,95€ StVO zugelassen



LITECCO HIGHLUX 30
39,95€ StVO zugelassen



BUSCH+MÜLLER IXXI
19,95€

GLOBETROTTER AUSTRÜSTUNG DRESDEN

Prager Straße 10, 01069 Dresden, Montag-Samstag: 10:00 bis 20:00 Uhr
Telefon: 0351 / 495 21 16, E-Mail: shop-dresden@globetrotter.de

Träume leben.

Globetrotter.de
Ausrüstung

Ausdünnungen im Nachtzugnetz treffen Radurlauber hart

Die Deutsche Bahn hat zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember ihr Angebot an CityNightLine-Nachtzügen drastisch ausgedünnt. Für Fahrradurlauber bedeutet das einen Einschnitt in die Mobilität, denn viele der eingestellten Züge hatten reservierbare Stellplätze für Räder, so z.B. die gestrichenen bzw. verkürzten Linien Berlin–Paris und Prag–Dresden–Amsterdam. Die ebenfalls gestrichene Direktverbindung Prag–Dresden–Kopenhagen wurde leider nie mit einer Fahrradmitnahmemöglichkeit ausgestattet. Die Niederlande und Dänemark zählen zu den wichtigsten Reisezielen für hiesige Radurlauber. Umgekehrt ist für die Tourismusbranche in Dresden, entlang der Elbe und in der Lausitz zu befürchten, dass die bislang nachtzugreisenden Radtouristen aus den Niederlanden fehlen werden, weil nach dem Wegfall des Direktzuges 3–5 mal umgestiegen werden muss.

Die Deutsche Bahn begründet die Zugstreichungen mit der angeblichen Unwirtschaftlichkeit der Nachtzüge. Der ADFC Dresden fordert von der Politik, Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Mobilität zu schaffen. Dazu gehört, dass Menschen auch ohne Auto in den Urlaub fahren können. Dabei sehen wir



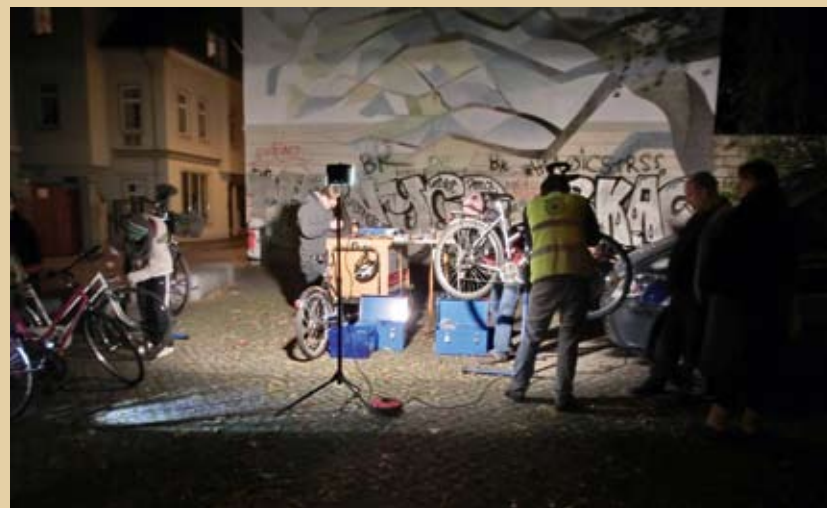
Fahrradstellplätze im CityNightLine-Wagen. Foto: Nils Larsen

sowohl die Bahn als auch die sächsische Staatsregierung in der Pflicht.

Viel zu wenig wird bislang durch den Landestourismusverband für Radreisen nach Sachsen geworben, Radtourismus scheint dort nur ein Randthema zu sein.

Nils Larsen

ADFC fragt: Licht am Rad?



Die mobile Selbsthilfswerkstatt in Aktion.

Foto: Dirk Spitzner

Nach einiger Ruhe um das Thema und Absage durch die Polizei im letzten Jahr fand 2014 wieder die bewährte Lichtaktion statt. Zusammen mit der Selbsthilfswerkstatt „Radskeller“ und der Polizei wurde zu Beginn der dunklen Saison Ende Oktober eine Lichtkontrolle durchgeführt. Radfahrer mit fehlerhafter Lichtanlage wurden nicht einfach abkassiert sondern nur ermahnt. Sie erhielten außerdem die Möglichkeit, ihre Lichtanlage gleich vor Ort reparieren zu lassen. Denn in den meisten Fällen ist nur eine Kleinigkeit kaputt, die sich eigentlich schnell wieder in Ordnung bringen lässt.

Positiver Nebeneffekt: Bei den bisherigen Aktionen fiel auf, dass die Mehrheit der Radfahrer eine funktionierende Lichtanlage hat und deren Anteil stetig steigt. Dieses Jahr waren schon 79 % der Radfahrer mit Licht unterwegs.

Dirk Spitzner

Termine

Regelmäßig:

- Öffentliche Vorstandssitzung: 1. Mittwoch im Monat, 19.00 Uhr, ADFC-Laden
- AG Verkehr: in der Regel am 1. Dienstag im Monat, ADFC-Laden (bitte für genauen Termin im ADFC-Laden melden)
- Critical Mass: letzter Freitag im Monat, 18.30 Uhr, an der Skaterbahn Lingnerallee
- Mittwochsradeln: wieder ab 1. April 2015, 18.00 Uhr, Goldener Reiter

Einzeltermine:

- Neujahrstreffen mit Schlittschuhlaufen im Januar, Ort und Zeit: siehe Webseite und Aushang am ADFC-Laden
- ADFC-Stammtisch: 10.2.2015 und 10.3.2015, Ort und Zeit: siehe Webseite und Aushang am ADFC-Laden
- ADFC Mitgliederversammlung: 4.2.2015, 19.00 Uhr, Schützenplatz 1
- Fahrradcodierung bei der Messe „abenteuer outdoor“ am 8.3.2015, 12.00–18.00 Uhr und am 1.4.2015 von 17.00–19.00 Uhr im ADFC-Laden (Personalausweis und Kaufbeleg mitbringen)
- Saisonöffnungsradtour am 12.4.2015 nach Hoflößnitz, ca. 40 km, Ort und Zeit: siehe Webseite und Aushang am ADFC-Laden

Weitere Termine

finden Sie auf www.adfc-dresden.de/termine.

Kontakt

ADFC Dresden e.V.
Bischofsweg 38
01099 Dresden

Tel.: 0351-501 39 15
Fax: 0351-501 39 16

info@adfc-dresden.de
www.adfc-dresden.de
[facebook.com/ADFC.Dresden](https://www.facebook.com/ADFC.Dresden)

Öffnungszeiten:
Mo 10–14 Uhr
Mi 15–19 Uhr

Urteil: Auch Baustellen müssen für Radler sicher sein

Neben den planmäßigen Straßenverkehrs-Hürden des Alltags warten auf den gemeinen Radfahrer immer wieder Überraschungen in Form von Baustellen und den straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen um diese herum.

An der Baustelle vorm Hochhaus am Albertplatz fiel der (ohnehin streitbare) benutzungspflichtige Radweg de facto ersatzlos weg, lediglich die ersten paar Meter in die Antonstraße hinein war ein Schutzstreifen angedeutet. Daraufhin hat ein Mitglied des Kreisverbands Klage beim Verwaltungsgericht erhoben und in Dresden erstmalig ein Urteil im Eilverfahren bekommen. Dieses Urteil ist darüber hinaus auch noch positiv ausgefallen, der Schutzstreifen ist für die Zeit der Baustelle auf kompletter Länge bis zur Einmündung Erna-Berger-Straße anzulegen. Hoffen wir, dass die Stadt es nicht auf eine Revision ankommen lässt und in Zukunft die Belange der Radfahrer bei Baustellen wirklich beachtet und nicht einfach Schilder aufstellt, die gerade da sind und Markierungen aufbringt solange die Farbe reicht.

Dirk Spitzner



An Baustellen scheinen oft die Schilder dazustehen, die gerade da sind. Foto: Konrad Krause

Einladung zur Mitgliederversammlung des ADFC Dresden

Am Mittwoch, dem 4. Februar 2015, findet um 19 Uhr am Schützenplatz 1 die jährliche Mitgliederversammlung des ADFC Dresden e.V. statt. Die Mitgliederversammlung ist der Ort, an dem über die Aktivitäten des Vereins entschieden wird. Außerdem werden die Delegierten zur Landesdelegiertenversammlung des ADFC Sachsen e.V. gewählt. Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen, sich einzubringen und mitzubestimmen. Achtung: Aufgrund von Umbauarbeiten im Umweltzentrum findet die Mitgliederversammlung in diesem Jahr an einem anderen Ort statt.

Vorschlag zur Tagesordnung

- Wahl des Versammlungsleiters und des Protokollführers
- Haushaltsentwurf 2015
- Beschluss der Tagesordnung
- Entlastung des Vorstands und des Schatzmeisters
- Rechenschaftsbericht des Vorstands
- Wahl der Delegierten zur Landesdelegiertenversammlung
- Berichte aus den Arbeitsgruppen
- Planung der Aktivitäten 2015
- Haushaltsbericht 2014
- Anträge der Mitglieder
- Bericht des Kassenprüfers
- Beschluss des Haushalts 2015
- Wahl des Kassenprüfers
- Sonstiges

Der Vorstand des ADFC Dresden e.V.



Vom Gericht beanstandet: Radfahrchaos auf der Baustelle.

Foto: Konrad Krause

ANZEIGE



abenteuer outdoor

6.–8. MÄRZ 2015

MESSE DRESDEN

www.abenteuer-outdoor-messe.de

Ein Jahr Mitteldeutsches S-Bahnnetz – eine kleine Bilanz



Gut gelöst ist das Fahrradparken am S-Bahnhof Plagwitz. Die Bike&Ride-Anlage ist nahe den Fahrstühlen und die Anlage scheint ausreichend dimensioniert zu sein. Foto: Alexander John



Am Haltepunkt „Leipzig MDR“ stehen viele Räder am Gelände. Spätestens im Frühling sollen zwei Bike&Ride-Anlagen die Kapazität erhöhen und dafür sorgen, dass die Geländer wieder der Sicherheit der Zufußgehenden dienen können.

Foto: Alexander John

Am 14. Dezember 2013 war es endlich soweit: Mit tausenden geladenen Gästen, einer Torte als Zug und großen Reden wurde das Mitteldeutsche S-Bahnnetz (MDSB) nach fast 20 Jahren Planung und Bau in Betrieb genommen. Aktuell sind noch einige netzergänzende Maßnahmen in der Umsetzung notwendig und die Einbindung der Hochgeschwindigkeitsstrecke Nürnberg–Erfurt–Halle/Leipzig–Berlin führt auch in den nächsten Jahren noch jeweils im September zu einer Vollsperrung des Hauptbahnhofes und des Citytunnels. Gleichzeitig erfährt das S-Bahnnetz dadurch noch eine Einschränkung auf der Strecke Hauptbahnhof–Grünau, wo frühestens 2015 der Takt auf 20 Minuten verringert werden kann. Wie stellt sich aber das neue S-Bahnnetz in der Nutzung dar? 1999 wurde

noch mit 85.000 Fahrgästen täglich im City-Tunnel geplant, zehn Jahre später waren es dann weniger als die Hälfte. Entsprechend angepasst wurden auch weniger und kleinere Züge ausgeschrieben. Für den aktuellen Betrieb des S-Bahnnetzes wurden 51 Züge des Typs Talent 2 bestellt. Diese setzen sich aus 36 Dreiteilern und 15 Vierteilern zusammen und hierin besteht eines der größten Probleme: Es gibt fast keine Reserve und die Zahl der Fahrgäste liegt mit 50.000 Fahrgästen täglich über der Kalkulation. Insbesondere die Relation Leipzig–Halle hat deutlich an Fahrgästen hinzugewonnen, die Kapazitäten sind jedoch auf Grund von Störungen an den Zügen meist geringer

als vor der Inbetriebnahme des S-Bahnnetzes. Hier zeigt sich, dass die politischen Entscheidungsträger selbst wohl am wenigsten mit dem Erfolg des S-Bahnnetzes gerechnet haben.

Entspannung wird erst eintreten, wenn Teil 2 des MDSB in Betrieb geht und auch die entsprechenden Züge geliefert werden. Das wird auf dem Papier im Dezember 2015 der Fall sein, in realita voraussichtlich erst zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 oder noch später.

Dieser Mangel an Kapazitäten hat auch direkte Auswirkungen auf die Mitnahme der Fahrräder und das wiederum wirkt sich auf die Zahl der abgestellten Räder an den S-Bahnstationen bzw. am Hauptbahnhof aus. Während die Züge offiziell mindestens zehn Fahrradstellplätze bieten, ist die tatsächliche Ausnutzung oft stark abweichend. In manchen Fällen deutlich geringer, weil die Fahrgäste selbst die Stellplätze bereits zustellen, in anderen Fällen werden deutlich mehr Räder hinein gequetscht, auch aus Angst, dass die nächste S-Bahn ausfällt bzw. keine höhere Kapazität bietet. Rings um die S-Bahnstationen bspw. in Connewitz, Südvorstadt und Zentrum Süd gibt es einen erheblichen Mangel an Fahrradstellplätzen. Noch im Winter soll aber mit zwei Bike&Ride-Anlagen auf der Semmelweisbrücke („Leipzig MDR“) für ein wenig Entspannung gesorgt werden. Am Wilhelm-Leuschner-Platz gibt es bisher weder am Süd- noch am Nordausgang Fahrradstellplätze. Schlimmste Station für Behinderte und Radfahrende dürfte aber Anger-Crottendorf sein. Hier gibt es – trotz der sehr nahen Radbahntrasse zum Lene-Voigt-Park – keinen barrierefreien Zugang. Dafür wurde dort seitens der LVB wenigstens die Haltestellenlage angepasst, nicht wie in Markkleeberg Nord oder Connewitz, wo noch 300 m Fußweg zwischen den Haltestellen von S-Bahn und Straßenbahn liegen.

Kleines Fazit: Trotz der noch bestehenden erheblichen Defizite wird das S-Bahnnetz bereits gut angenommen. Es gibt aber noch viele Hausaufgaben zu erledigen, bis das S-Bahnnetz in Leipzig und Umgebung für alle Menschen attraktiv ist, sowohl hinsichtlich der Barrierefreiheit, als auch der Kapazitäten.

Alexander John

Einladung zur Mitgliederversammlung

Der Vorstand des ADFC Leipzig lädt alle Mitglieder und Interessierten zur alljährlichen Mitgliederversammlung am 04.02.2015 um 19 Uhr in den ADFC Leipzig, Peterssteinweg 18, ein. Auf der Tagesordnung stehen der Sachbericht des Vorstandes, der Haushalt 2015 und Anträge der Mitglieder, die Änderung der Satzung sowie Wahlen.

Gewählt werden auf der Mitgliederversammlung die Leipziger Delegierten zur Landesdelegiertenversammlung (LDV) 2015. Von den Delegierten der LDV werden der Landeshaushalt und Anträge aus den Kreisverbänden beschlossen.

Über zahlreiche Kandidaturen für die LDV freut sich der Vorstand des ADFC Leipzig.

Tagesordnung (vorläufiger Vorschlag):

- › Bericht des Vorstands
- › Beschluss des Haushalts
- › Änderung der Satzung
- › Projekte und Planungen 2015
- › Wahl des Vorstandes
- › Wahl der Delegierten zur Landesdelegiertenversammlung (LDV)
- › Anträge der Mitglieder und des Vorstands an die LDV

Radverkehrsförderung in Leipzig Das Jahr 2014 im Rückblick

Das Jahr 2014 wird wahrscheinlich als Jahr der Striche und Bügel in die Geschichte eingehen. Neu markiert wurde 2014 ohne größere bauliche Maßnahmen in der Zweinaundorfer Straße (2 x 770 m), Dresdner Straße (450 m), Würzner Straße (2 x 1.100 m), Riesaer Straße (2 x 1.500 m), Wolfgang-Heinze-Straße und Koburger Straße (2 x 2.400 m), Kurt-Eisner-Straße (2 x 400m), Käthe-Kollwitz-Straße (2 x 250m), Edvard-Grieg-Allee (2 x 250 m) sowie Coppistraße (2 x 1.250 m). Hinzu kommen noch Radfahrstreifen in der Lützner Straße (2 x 1.000 m) und der inneren Würzner Straße (2 x 500 m). Insgesamt wurden damit fast 17 km Radfahrstreifen und Schutzstreifen im bestehenden Straßennetz neu markiert sowie 3.000 m im Zuge von Straßenumbaumaßnahmen, wie dem Stadtbahnausbau in der Lützner und Würzner Straße.



Im Zuge der Markierung der Radfahrstreifen und Schutzstreifen in der Zweinaundorfer Straße wurde auch eine kleine Insel für die Radfahrenden Richtung Lene-Voigt-Park markiert.

Foto: Alexander John

Ein weiteres großes Themenfeld im Bereich Infrastrukturmaßnahmen für den Radverkehr nahm das Fahrradparken ein. Im Zuge der Umsetzung des Konzeptes „Autoarme Innenstadt“ wurden in der westlichen Schillerstraße, auf Höhe der Musikschule „Johann Sebastian Bach“, zunächst 54 Fahrradbügel aufgestellt. Später folgten in der östlichen Schillerstraße 67 weitere Fahrradbügel. In der Gustav-Adolf-Straße wurden 21 Bügel aufgestellt, weitere 62 Fahrradbügel sollten in der Waldstraße bis zum Jahresende aufgestellt sein. Je nach Kapazitäten folgen noch bis Jahresende Fahrradbügel am oberen Dittrichring und im Neumarkt.

Neben der Fahrradstraße im oberen Martin-Luther-Ring wurde auch der Belag an der Pferderennbahn, in der Berliner Straße und auf dem Radweg Berlin–Leipzig im Abtnaundorfer Park verbessert.

Trotz dieser ganzen Maßnahmen ist weiterhin ein Verfall der Radverkehrsinfrastruktur feststellbar, denn Geld für Erhalt und Sanierung gibt es nahezu keins. Insbesondere die Hochbordradwege der Wendezeit verfallen zusehends. Umso dringlicher ist es, die Radwegebenutzungspflicht in weiten Teilen des Straßennetzes aufzuheben. Viele Radwege haben nie die Voraussetzungen für die Benutzungspflicht erfüllt und stellen durch ihre baulichen Unzulänglichkeiten bzw. ihren Verfall auch immer mehr ein Sicherheitsrisiko dar.

Alexander John

Störungen und Schäden an Wegen

Seit Nikolaus 2013 hat der ADFC Leipzig eine neue Website. Neben einer zeitgemäßen und ansprechenden Gestaltung bietet die Seite eine übersichtlichere Struktur, eine Version für mobile Geräte und auch inhaltliche Neuerungen, wie bspw. ein Blog, eine Karte mit Fahrradläden und -werkstätten in Leipzig oder ein neues Mängelmeldesystem.

Der bisherige statische Mängelmeldebogen wurde durch ein dynamisches Formular samt Karte abgelöst, die es erlaubt, den entsprechenden Mangel zu verorten. Unter „Störungen und Schäden“ (www.adfc-leipzig.de/stoerungen-schaeden) kann man an jedem Rechner, oder mittels Smartphone und GPS-Ortung auch direkt von unterwegs einen Schaden in die Karte eintragen und durch eine Kurzbeschreibung sowie Foto ergänzen.

Die gemeldeten Mängel werden vom ADFC gesichtet, eingeordnet, beantwortet und ggf. an die zuständigen Stellen in der Stadtverwaltung weitergeleitet. Ist ein Mangel bearbeitet und behoben, nicht behebbar oder stellt keine Störung dar, so wird er nach 14 Tagen

aus der Karte entfernt. Ziel ist nicht, eine umfassende Sammlung aller Störungen und Schäden auf Leipziger Wegen zu erstellen, sondern den Radfahrenden die Möglichkeit zu geben, über die Website entsprechende Mängel schnell und einfach kund zu tun, ohne selbst nach Ansprechpartnern seitens der Stadt suchen zu müssen.

Derzeit erreichen uns noch überschaubar wenige Meldungen. Die Stadt Leipzig hat es bisher abgelehnt, ein offizielles Meldesystem wie bspw. die Meldeplattform Radverkehr zu nutzen, ein System mit welchem derzeit über 200 Gemeinden in Deutschland arbeiten.

Claudia Müller



Foto: Claudia Müller

Kontakt

ADFC Leipzig e.V.
Peterssteinweg 18
04107 Leipzig

Tel.: 0341-22 54 03 13
Fax: 0341-22 54 03 14

info@adfc-leipzig.de
www.adfc-leipzig.de
facebook.com/leipzig.adfc
twitter.com/ADFC_Leipzig

Geschäftszeit:
Di bis Do 14 – 18 Uhr

PIRNA

Kontakt

ADFC Ortsgruppe Pirna
c/o Steffen Hoffmann
Markt 17, 01796 Pirna

info@adfc-pirna.de
www.adfc-pirna.de

Einbahnstraßen-Öffnung ohne negative Effekte

Im Mai diesen Jahres wurden auf Antrag der ADFC-Ortsgruppe drei weitere Einbahnstraßen im Stadtgebiet von Pirna für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Das ermöglicht nicht nur erfreulich kürzere Wege für die radfahrenden Anwohner. Insbesondere über die Schloßstraße sowie den Pirnaer Marktplatz rollten in dieser Saison täglich dutzende bzw. hunderte Fahrradtouristen dem motorisierten Verkehr entgegen.

Dass es trotz spürbarer Enge bei den vielen zusätzlichen Begegnungen mit Kraftfahrzeugen nicht zu Unfällen kam, bestätigte Polizeihauptkommissar Polte auf Nachfrage des ADFC im Oktober 2014. Der für viele Pirnaer noch neue Fahrrad-Gegenverkehr ist den Fahrzeugführern wohl auch zusätzlich ein Anlass, die geltende Geschwindigkeitsbeschränkung (hier: 20 km/h) tatsächlich einzuhalten. Mit dieser positiven

Zwischenbilanz werden die Aktiven vor Ort nun weitere Straßenabschnitte ins Gespräch bringen.

Steffen Hoffmann



Pirnaer Markt frei für Radler.

Foto: Steffen Hoffmann

Der Radverkehr im Koalitionsvertrag

Nach der Landtagswahl Ende August formulierte der ADFC Sachsen unter dem Titel „Sachsen setzt aufs Rad“ Handlungsempfehlungen für die Landespolitik für die Jahre 2015–2025. Ende Oktober haben CDU und SPD in Sachsen ihre politischen Ziele für die Legislatur 2014–2019 nun in Form eines gemeinsamen Koalitionsvertrags vorgestellt. In den Vertrag sind auch einige der ADFC-Forderungen eingeflossen.

Wir streben an, den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr sachsenweit nennenswert zu erhöhen und werden dies in der sächsischen Radverkehrskonzeption festschreiben. Wir werden die Fahrradinfrastruktur und die Verknüpfungsstellen zum ÖPNV ausbauen sowie ein landesweit einheitliches Radverkehrsnetz für den Alltagsverkehr und die touristische Nutzung etablieren. Die Mittel für den Radverkehr werden wir ab dem kommenden Doppelhaushalt erhöhen. Beim Aus- und Neubau von Bundes- und Staatsstraßen soll die gleichzeitige Errichtung von Radverkehrsanlagen zum Regelfall werden. Aufgrund der geringen Steigungen bieten sich stillgelegte Bahntrassen für die Anlage von Radwegen an. Deshalb wollen wir die Nutzung von aufgelassenen Bahndämmen als Radwege erleichtern. Wir unterstützen die Kommunen bei der Gründung einer Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher

Städte und Gemeinden, deren Handlungsfelder mindestens den Erfahrungs- und Informationsaustausch, eine gemeinsame Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit sowie Mobilitätsmanagement und Forschungen zum Radverkehr umfassen. Die Arbeitsgemeinschaft wird durch einen konkreten Ansprechpartner Radverkehr im zuständigen Staatsministerium fachlich unterstützt.

In der Koalitionsvereinbarung von 2009, auf die die Union ihre Regierungsbildung mit der FDP gründete, kam das Wort „Fahrrad“ noch an keiner einzigen Stelle vor. Nun findet sich in der Vereinbarung der Koalitionspartner ein eigener Passus zum Radverkehr.

Daneben trifft der Koalitionsvertrag weitere Aussagen mit Bezug zum Radverkehr, wie etwa zur angestrebten Harmonisierung der Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern im sächsischen ÖPNV, zum Bau von Fahrradstationen und zum Ausbau des Radtourismus. ●



Handlungsempfehlungen des
ADFC und Koalitionsvertrag
von CDU und SPD unter
www.adfc-sachsen.de

Einladung zur Landesdelegiertenkonferenz des ADFC Sachsen e.V.

Die Versammlung findet am 28. Februar 2015 am Schützenplatz 1 in Dresden (Nähe Bahnhof Mitte) statt. Alle Mitglieder, vor allem aber die Delegierten der Gruppierungen des ADFC Sachsen, sind herzlich dazu eingeladen. Die Versammlung beginnt um 10 Uhr. Anträge müssen spätestens am Samstag, den 14. Februar 2015, in der Landesgeschäftsstelle ADFC, Bischofsweg 38, 01099 Dresden, (E-Mail: info@adfc-sachsen.de) eingegangen sein.

Vorschlag zur Tagesordnung

1. Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit
2. Wahl des Versammlungsleiters und des Protokollführers
3. Bericht des Vorstands/der Fachbereiche mit anschließender Diskussion
4. Kassenbericht/Bericht der Kassenprüfer mit anschließender Diskussion
5. Entlastung von Schatzmeister, Vorstand und Kassenprüfern

6. Nachwahl von Vorstandsmitgliedern
7. Wahl der Kassenprüfer
8. Satzungsänderungen
9. Weitere Anträge
10. Arbeitsschwerpunkte 2015 und Finanzplan 2015
11. Wahl der Delegierten zur Bundeshauptversammlung und zum Bundesausschuss
12. Berichte aus den Ortsgruppen
13. Sonstiges

Der ADFC Dresden lädt alle Delegierten und interessierten Mitglieder ein, bis zum Sonntag in Dresden zu bleiben. Neben einem Abendprogramm zum Ausklang am Sonntagabend wird es auch einen gemeinsamen Brunch am Sonntag Vormittag geben.

Der Landesvorstand

Es wird Nacht Señorita ...

... und ich hab kein Quartier für mein Rad. Text und Fotos: Andreas Boos

Tagesmutter Nicole Dyba vom Lille Hus fährt mit den 5 Kleinen in den Auwald – und wenn es etwas holpert, dann macht es noch besonderen Spaß! Fragt man sie nach dem „Quartier“ für das 2,18 m lange und 78 kg schwere Lastenrad, erfährt man:



Es steht im Hof, nur mit einer Plane vor Wind und Wetter geschützt.

Vater Peter Ebert bringt seinen Sohn Matteo in die Kindereinrichtung – komfortabel fährt Matteo wie Graf Koks im eigens für ihn umgebauten Lastenrad.



Bevor Graf Koks losfahren kann, muss das Lastenrad über mehrere Stufen vom Hausflur auf die Straße gewuchtet werden.

Danny Mansch fährt mit Eigenbaurad und Tochter Charlotte zum Einkauf – sogar einen Sonnenschutz hat sie dabei.



Abstellplatz für das Eigenbaugeschäft? Kein Problem, da die Familie nicht in einem Mietshaus wohnt!

Immer mehr Menschen fahren mit dem Rad. Das ist sehr erfreulich, erzeugt aber auch neue Probleme, die gelöst werden müssen. Viele Menschen machen vom wachsenden Angebot auf dem Fahrradmarkt Gebrauch und besitzen bereits mehrere Fahrräder: zum Sport das Mountainbike oder Rennrad, für die Stadt das City- oder Tourenrad, für Einkäufe und Transporte das Lastenrad – ganz zu schweigen von Kinderrädern. Weil für jedes Rad ein Abstellplatz her muss, folgen zugestellte Treppenaufgänge und verstopfte Hausflure. Genau hier werden auch mit Vorliebe Kinderwagen aufgestellt, so dass Fluchtwege und Brandschutz schon mal außer Acht geraten.

Manche Hausratversicherung fordert aber: „Fahrräder sollen nachts stets in einem abgesperrten Raum innerhalb des Wohnbereichs aufbewahrt werden“, und dies mit gutem Grund: Trotz Anschließens können einzelne Bauteile gestohlen werden. Dazu kommt, dass Fahrradschlösser meist nicht die gleiche Sicherheit bieten, wie ein verriegeltes Auto. Woher nun so viel sicheren Abstellplatz nehmen? Das Land Sachsen hat in seiner Sächsischen Bauordnung leider keine konkreten Festlegungen zum Fahrradparken getroffen: §49 der sächsische Bauordnung legt zwar fest, dass

Abstellmöglichkeiten für Fahrräder ab 6 Wohnungseinheiten einzurichten sind – konkrete Zahlen sind aber auch für diesen Fall nicht vorhanden. Wie sieht es dagegen auf städtischer Ebene aus? Die Stadt Leipzig zum Beispiel hat keine Satzung, um das Defizit in der Sächsischen Bauordnung auszugleichen.

Das ist in der Nachbarstadt Halle grundlegend anders. Mit der „Richtlinie zur Gestaltung von Fahrradabstellanlagen“ wurden hier Nägel mit Köpfen gemacht: Es finden sich genaue Aussagen zu Typen der Abstellanlagen, notwendiger Anzahl, Aufstellungsort und auch Bau- und Gestaltungshinweise. Wenn Land und Kommune keine Vorgaben machen, dann sind die Hauseigentümer gefragt. Wie sieht es bei den Wohnungsgenossenschaften aus? Leipziger Wohnungsgesellschaften haben ehemalige Kohlezugänge inzwischen zu ebenerdigen Eingängen in Fahrradabstellräume ausgebaut. In der Genossenschaft LWB wurde das Abstellproblem immerhin schon erkannt und erste Ideen wurden entwickelt und umgesetzt.

Es bewegt sich also etwas – allerdings zu wenig. Die Stadt Leipzig kann ihre Steigerungsziele in der Fahrradnutzung langfristig nur erreichen, wenn sie Einfluss nimmt, damit geeignete Infrastruktur geschaffen wird. Für jegliche Wohngebäude müssen dazu ausreichend sichere und komfortable Fahrradabstellmöglichkeiten vorgeschrieben werden. Leipzig zählt nach der zuletzt veröffentlichten Statistik zu den Städten mit sehr hoher Diebstahlquote: Allein 2013 wurden in der Innenstadt von Leipzig über 6.500 Fahrräder gestohlen. Damit kommt der Prävention auf allen Ebenen eine hohe Priorität zu, sodass sich die Diebstahlrate nicht weiter negativ auf die Fahrradnutzung auswirkt. Denn, wie heißt es? Ein gutes Fahrradschloss hat vier Wände und eine Tür! ●

Die Hallenser Richtlinie zur Gestaltung von Fahrradabstellanlagen ist im Web zu finden unter: sml.xyz/swlplk

ANZEIGE

RIESE & MÖLLER: Alles im Load?

Lastenrad-Kompetenz-Center in Radebeul:
Moritzburger Straße 11
01445 Radebeul
Tel. (0351) 8 95 63 63
www.tretmuehle.de

Fahrräder | E-Bike-Center | Spezial-/Liegeräder | Kindermobilität | Werkstatt

Reparieren statt wegwerfen

Text von Benedikt Krüger

Reparieren statt wegwerfen – auf diese kurze Formel lässt sich ein Trend bringen, der inzwischen alle möglichen Arten von Alltagsgegenständen erreicht. Für kaputte Toaster, Kaffeemaschinen oder andere Haushaltsgeräte gibt es inzwischen Werkstattcafés.

Auch vor Fahrrädern macht dieser erfreuliche Trend nicht halt. In fast jeder etwas größeren Stadt gibt es inzwischen Fahrrad-Selbsthilfewerkstätten, meist getragen von Vereinen. Viele dieser Vereine entstanden Anfang der 90er Jahre auf Initiative einiger leidenschaftlicher Schrauber. Um nicht mehr alleine im häuslichen Kellerkabuff vor sich hinzuwerkeln, teilte man sich eine Werkstatt. Nach kurzer Zeit wurde das Konzept ausgeweitet. Werkstatt, Fachkenntnis und Werkzeug wurden auch für Außenstehende zugänglich gemacht.

Gründe, sein Rad in einer solchen Werkstatt selbst zu reparieren gibt es viele: Nicht jeder kann oder will sich eine professionelle Reparatur leisten. Bis man sein Rad vom Fahrradhändler wieder „heile“ abholen kann, können manchmal Wochen vergehen. Und gerade für ältere Fahrräder fehlen in vielen hippen Bike-Stores Ersatzteile, Zeit und manchmal auch das Know-How.

Wer seinem alten Rad eine zweite Chance gibt, die ausgeleierte Rücktrittnabe repariert oder das wackelige Tretlager erneuert, statt dem ganzen Rad adieu zu sagen, tut das nicht nur aus finanziellen Gründen. Wer sein Rad selbst repariert, lernt dabei die Teile eines

Fahrrads und auch deren Funktionsweise kennen. Die verstellte Kettenschaltung – ein bis dahin schier unreparierbares Hindernis, entpuppt sich als lösbares Problem, sobald man weiß, an welchen Schraubchen zu drehen ist. Kompliziertere Angelegenheiten wie der Austausch eines Steuersatzes benötigen etwas mehr Kenntnisse und spezielles Werkzeug. Aber mit beidem kann das Personal vor Ort aushelfen.

Ein zentrales Prinzip der Selbsthilfewerkstätten lautet: learning by doing. Oft reichen schon einige wenige Instruktionen: welches Werkzeug, wo muss gedreht werden und schon kann sich der lernwillige Neubastler ans Werk machen. Der braucht dann vielleicht ein bisschen länger. Sicher macht er auch auf Anhieb nicht unbedingt alles lehrbuchmäßig. Aber irgendwann fährt das Rad wieder und dann kann er sagen: Wow, das hab ich selber hingekriegt! Die Psychologie nennt diese Erfahrung Selbstwirksamkeit. Das Gefühl etwas selbst erreicht zu haben, erfüllt einen mit Stolz und Zufriedenheit. Wohl dem, der so etwas in unserem dauerkritischen Alltag zur Abwechslung auch mal erleben darf.



Ein weiterer wichtiger Aspekt, der mit Selbsthilfewerkstätten in Zusammenhang steht, hat letztes Jahr hier in Sachsen seinen 300jährigen Geburtstag gefeiert. Der Gedanke der Nachhaltigkeit – von dem sächsischen Oberberghauptmann Hanns Carl von Carlowitz entwickelt – ist vielleicht einer der wichtigsten Gründe, eine Selbsthilfewerkstatt aufzusuchen. Aktuell trifft man häufig auf die besonders bei der Mobilfunkindustrie beliebte Einstellung: alles, was nicht mehr blitzt und glänzt, gehört weg. Egal, ob es noch funktioniert oder nicht. Weniger ausgeprägt, aber dennoch vorhanden findet man diese Mentalität auch bei Fahrradbesitzern. Die alte Stahlmöhre hat etwas Rost angesetzt? Dann ab auf den Schrottplatz damit! Aber wozu diese unglaubliche Ressourcenverschwendung? Ein paar Handgriffe genügen und das Rad fährt wieder. Vielleicht nicht wie eine Eins, aber man kommt damit zum Bäcker. Und herrscht dort gerade der große Ansturm auf die warmen Semmeln, kann man viel gelassener in der Schlange verweilen. Denn vermutlich weckt der fahrbare Untersatz mit den vielen Gebrauchsspuren weniger Begehrlichkeiten bei Langfingern als das neu glänzende Edelfahrrad.

Selbst wenn man sein sensibles Gesäß partout nicht mehr auf das alte Gefährt bequemen möchte: An einen guten Freund verschenkt oder für wenig Geld versteigert und schon kann man einigen Menschen eine große Freude bereiten.

Die Chancen, dass man sein vor 30 Jahren gekauftes Rad auch tatsächlich los wird, stehen im Moment gar nicht schlecht. Alte Räder sind wieder hoch im Kurs.



Aus gutem Grund: im Gegensatz zu manch klobigem Hightech-Rad sehen sie oft eleganter aus, sie sind robust und in ihrer technischen Ausstattung schlicht und damit leicht zu reparieren.

Das scheint sich herumgesprochen zu haben. Erfreulicherweise korrespondiert mit diesem Trend auch die Tatsache, dass die Zahl der Selbsthilfewerkstätten in den letzten Jahren zugenommen hat. Es ist also gar nicht so unwahrscheinlich, dass man irgendwo in seiner Nähe eine solche findet. Jetzt heißt es nur noch: vorbeigehen und losbasteln! ●



adfc Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club		Beitrittsformular	
Ja, ich trete dem ADFC bei. Als Mitglied erhalte ich kostenlos die Zeitschrift Radwelt und genieße viele weitere Vorteile, siehe www.adfc.de/mitgliedschaft .			
Einzelmitglied <input type="radio"/> ab 27 J. (46 €) <input type="radio"/> 18 – 26 J. (29 €)		Nachname, Vorname _____ Geburtsjahr _____	
Familien-/Haushaltsmitgliedschaft <input type="radio"/> ab 27 J. (58 €) <input type="radio"/> 18 – 26 J. (29 €)		Straße, Hausnummer _____	
Jugendmitglied <input type="radio"/> unter 18 J. (16 €) Bei Minderjährigen setzen wir das Einverständnis der Erziehungsberechtigten mit der ADFC-Mitgliedschaft voraus.		Postleitzahl, Ort _____	
Fördermitglied <input type="radio"/> Zusätzliche jährliche Spende: _____		Telefon (freiwillig) _____ E-Mail (freiwillig) _____	
<input type="radio"/> Schicken Sie mir bitte eine Rechnung.		Familien-/Haushaltsmitglieder:	
		Nachname, Vorname _____ Geburtsjahr _____	
		Nachname, Vorname _____ Geburtsjahr _____	
		Datum, Unterschrift _____	

Bitte einsenden an ADFC Sachsen e. V., Bischofsweg 38, 01099 Dresden oder per Fax 0351/5013916 oder per E-Mail info@adfc-sachsen.de

Mit Spikereifen sicher durch den Winter

Es ist mal wieder Winter. Autos fahren gegen Masten, rutschen an Bäume oder rammen Artgenossen. In Straßenbahnen und Bussen erwarten den Fahrgast hunderte frische Viren und Bakterien, die um die Wette nach einem neuen Wirt suchen. Und Radfahren? Ist das im Winter nicht unverantwortlich und halbsbrecherisch?

Auf den ersten Blick vielleicht. „Wir haben in einer Studie zur Fahrradsicherheit 314 ältere Radfahrer nach ihren letzten Unfällen gefragt“, erläutert Prof. Carmen Hagemeyer von der TU Dresden. „Mich hat überrascht, dass 10 % der Stürze bei Glatteis stattfanden.“

Wenn man ein paar Dinge beachtet, kann Radfahren im Winter aber tatsächlich komfortabel und sicher sein. Neben der richtigen Bekleidung und einer guten Beleuchtung ist eine angepasste, zurückhaltende Fahrweise nötig, denn angetaute Schneeflächen, die am Abend überfrieren, können sehr plötzlich glatt werden. Auch auf Brücken ist Vorsicht geboten, denn dort vereist die Straße schneller.

Wer im Winter mit dem Rad komfortabel unterwegs sein will, für den hat Prof. Hagemeyer aber noch einen besonderen Tipp: „Im Winter fahre ich selbst Reifen mit Spikes. Viele Radfahrer wissen nicht, dass es so etwas überhaupt gibt. Damit kann man viele Stürze im Winter vermeiden.“ Spikereifen sind je nach Modell mit etwa 100 bis 240 Metallstiften gespickt, die etwa zwei Millimeter über die Lauffläche des Reifens herausragen. Das sorgt für zusätzliche Haftung, auch bei Glatteis. Am besten greifen die Spikes, wenn der Reifen lediglich mit dem Mindestdruck aufgepumpt ist, denn das vergrößert

die Lauffläche des Reifens. Liegt gerade kein Schnee, so fährt man besser mit etwas mehr Druck, denn dann sinkt der Rollwiderstand. Anders als bei Autos sind Spikereifen am Fahrrad erlaubt.

Noch vor ein paar Jahren kannten nur ganz wenige Radfahrer Spikereifen. Sie waren auch nur in den wenigsten Geschäften erhältlich. Das hat sich geändert: Spikereifen gibt es inzwischen für alle gängigen Reifengrößen, selbst für 16, 18 oder 20 Zoll. Zu den Spikes kommt bei einigen Modellen noch ein Profil, das sich für Schnee gut eignet. Wer sie für sich kaufen oder verschenken möchte, sollte das Rad zum Fahrradhändler mitnehmen. So kann man sicherstellen, dass die Spikereifen wirklich in den Fahrradrahmen passen. Sinnvoll können Spikes für alle Radfahrer sein, die bei jedem Wetter unterwegs sind: zur Arbeit, zur Schule, zum Einkaufen.

Immer mehr Menschen nutzen das Rad auch im Winter. Mit Spikereifen und passender Kleidung ist Radfahren selbst bei Schnee und Eis gar nicht so unkomfortabel wie gelegentlich behauptet wird. Dazu die Gesundheit: Wer im Winter seine Wege mit dem Rad zurücklegt, der ist auffallend seltener krank! Die körperliche Fitness durchs Radfahren zahlt sich gerade im Winter aus, wenn sich vermehrt Keime ihre Opfer suchen. Und: 60 % der Menschen empfinden die Fortbewegung mit dem Rad als Freude – im Auto liegt dieser Wert bei nur einem Drittel. ●



Wirken unscheinbar, sorgen aber für enorme Haftung: Spikereifen lohnen sich. Foto: Konrad Krause

Kontakte: Kontaktdaten der Ortsgruppen Dresden, Leipzig und Pirna finden Sie auf den entsprechenden Regionalseiten (S.10 ff.)

Landesgeschäftsstelle ADFC Sachsen e.V.

Bischofsweg 38
01099 Dresden
Tel.: 03 51-501 39 17
Fax: 03 51-501 39 16
www.adfc-sachsen.de
info@adfc-sachsen.de
facebook.com/adfcsachsen.de

Bett+Bike Sachsen

Antje Böttcher
Peterssteinweg 18
04107 Leipzig
Tel.: 03 41-215 55 45
bettundbike@adfc-sachsen.de
www.bettundbike.de

ADFC Chemnitz e.V.

Geschäftsstelle u. Infoladen:
Umweltzentrum Henriettenstr. 5
09112 Chemnitz
Tel. u. Fax: 0371-90 31 32
gs@adfc.in-chemnitz.de
www.adfc-chemnitz.de
facebook.com/ADFC.Chemnitz
Öffnungszeiten:
Mo 14.30 – 18.00 Uhr,
Do 9.00 – 12.00 Uhr

Ortsgruppe Bautzen

Postfach 15 26, 02605 Bautzen
bautzen@adfc-sachsen.de
www.bautzen.adfc-sachsen.de

Ortsgruppe Görlitz

Postfach 30 01 13, 02826 Görlitz
Tel.: 01 51-57 29 38 93
info@adfc-ostsachsen.de
www.adfc-ostsachsen.de

Erzgebirgskreis

Matthias Langer
Altmarkt 2, 09468 Geyer
Tel.: 037 34-69 10 59

Ortsgruppe Freiberg

c/o Thomas Oppermann
Mönchstraße 3, 09599 Freiberg
info@adfc-freiberg.de
www.adfc-freiberg.de

Landkreis Nordsachsen

Radfahrerkirche Weßnig:
Pfarrer Tobias Krüger
Pfarrstr. 1, 04874 Belgern

Tel. u. Fax: 03 42-244 02 28
tob.krueger@googlemail.com
www.radfahrerkerche.de

Ortsgruppe Radebeul

Thomas Weist,
Ortsgruppe Radebeul
radebeul@adfc-sachsen.de

Landkreis Sächs. Schweiz- Osterzgebirge

Radfahrerkerche Stadt Wehlen:
Pfarrer Michael Schleinitz
Dorfstr. 1, 01847 Lohmen
Tel.: 035 01-58 73 87
michael.schleinitz@evlks.de

Jens und Kirsten Sackmann
Neue Straße 5
01744 Dippoldiswalde
OT Seifersdorf

Tel.: 035 04-61 97 66
sackmann@yahoo.de

Vogtlandkreis

Radkultur-Zentrum Vogtland e.V.
Am Markt 12, 08491 Netzsckkau
Tel.: 037 65-30 06 80
Fax: 037 65-30 06 81
vogtland@radkulturzentrum.de
www.radkulturzentrum.de

Ortsgruppe Zittau/Dreiländer- eck

c/o Klaus Müller, Komturstr. 8
02763 Zittau
zittau@adfc-sachsen.de
www.adfc-zittau.de

Ortsgruppe Zwickau

Ulrich Skaruppe
ulrich.skaruppe@adfc-sachsen.de

Leserbriefe

Zum Artikel „Macht's doch wie in Brandenburg“, Reflektor Herbst 2014

Liebe Redaktion,
ich finde es gut, dass eine neue Arbeitsgruppe ÖPNV gegründet wurde, die sich um die Belange der Verknüpfung und der Mitnahme von Fahrrädern im Nahverkehr einsetzt. Ich habe allerdings ein paar Anmerkungen, die aus dem Artikel im letzten Reflektor zur Fahrradmitnahme hervorgehen. Das Netz Nord-Süd in Brandenburg (RE 3 und RE 5) wurde ausgeschrieben, dadurch ist der Einsatz eines Fahrradwagens, sowie modernerer Fahrzeuge möglich geworden. Der neue Verkehrsvertrag ist aber auch teurer als der alte, andernorts werden durch Ausschreibungen preiswertere Verträge erzielt. Das Land Brandenburg übernimmt die Mehrkosten, Mecklenburg-Vorpommern hingegen bestellt die Südbahn zwischen Parchim und Malchow ab, um diese Mehrkosten aus den Regionalisierungsmitteln zu tragen. Wo an einer Stelle positive Effekte entstehen, entstehen woanders Nachteile.

Häufig werden die Talent 2-Züge bezüglich der Fahrradmitnahme kritisiert. Sicher gibt es Züge, in denen man besser Fahrräder mitnehmen kann, aber auch im Talent 2 ist dies gut möglich, denn diese haben im Gegensatz zu den meisten anderen Zügen Gurte zur Befestigung, sodass man das Rad nicht ständig festhalten muss, um es gegen umkippen und wegrutschen zu sichern. Die ungünstige Position der Toilette in der 1. Generation (Saxonia) ist in den Zügen der späteren Generation (Elbe-Elster-Netz, S-Bahn Mitteldeutschland) gut gelöst worden. Bei meiner Radmitnahme gab es bisher nur Probleme, wenn Leute ihre

Taschen nicht vom Rad nahmen, oder wenn trotz anderer freier Plätze das Mehrzweckabteil mit Reisenden belegt war. Das ist aber keine Aufgabe der Politik, sondern der Zugbegleiter, das Mehrzweckabteil für die vorgesehene Nutzung freizuhalten.

Ich finde, dass unter den derzeitigen bahneigenen politischen Gegebenheiten die Aufgabenträger ihre Arbeit gut machen. Um Qualitätsverbesserungen im Nahverkehr zu bekommen, muss die Politik mehr Geld zur Verfügung stellen, die Aufgabenträger können da wenig machen. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen fahren auch nur die Leistungen, die von den Zweckverbänden bestellt werden, sie haben da wenig mitzureden, was durchgehende RE-Züge zwischen Dresden und Stralsund anbelangt. Ein solch durchgehender Zug würde auch Konkurrenz zum Fernverkehr (EC Brno – Dresden – Binn) machen, und wenn der EC dann wegen schlechter Auslastung weggelassen würde, wäre die Kritik umso größer.
Grüße von Tobias Scheidig aus Dresden.

Ebenfalls zur Verknüpfung von Bahn und Rad erreichte uns folgender Leserbrief:

Liebe Redaktion,
Die unten geschilderte Geschichte ist mir tatsächlich exakt so passiert. Und zwar am 26. August 2014 im Chemnitzer Hauptbahnhof am Informationstresen, gegen 13 Uhr:

Kunde: Der Bahnhof ist am 30. August wohl völlig gesperrt?
Mann hinter dem Tresen: Nein, aber es fahren keine Züge.

Kunde: Wie sicher kann ich mit dem Schienenersatzverkehr 1 bis 2 Fahrräder mitnehmen?

Mann hinter dem Tresen: Das ist sehr unsicher, eher nicht.

Kunde: Aber wie sind denn Ihre Erfahrungen, geht es?

Mann hinter dem Tresen: Manchmal geht es, manchmal geht es nicht. Das kommt ganz auf Lust und Laune der Busfahrer an.

Kunde: Manchmal ... Sind das mehr oder weniger als 50 %?

Mann hinter dem Tresen: Weniger.

Kunde: Welche Busfirmen kommen denn da?

Mann hinter dem Tresen: Das kann ich nicht sagen.

Kunde: Wo werden denn die Busse bestellt?

Mann hinter dem Tresen: In Leipzig

Kunde: Kann ich da eine Telefonnummer bekommen, um dort nachzufragen?

Mann hinter dem Tresen: Nein, da kommen Sie sowieso nicht rein, nicht mal wir.

Kunde: Auf der Mütze neben Ihnen steht „Service“!?

Mann hinter dem Tresen: Aber nicht für Bus und Fahrrad!

Es kennt ja jeder solche Situationen – aber so auf den Punkt gebracht bin ich noch nicht abgewiesen worden.

Viele Grüße!
Bernd Rößiger

Ihre Meinung interessiert uns.
Leserbriefe, begeisterte und kritische, auch die anonymen, bitte an
leserbriefe@reflektor-magazin.de.

IMPRESSUM

Herausgeber: Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Sachsen e.V.
Bischofsweg 38, 01099 Dresden
Tel.: 03 51-501 39 17
Fax: 03 51-501 39 16
www.reflektor-magazin.de
info@reflektor-magazin.de
www.facebook.com/adfc.reflektor

Vorstand:
Olaf Matthias (V.i.S.d.P.), olaf.matthies@adfc-sachsen.de, Sascha Böhm, sascha.boehme@adfc-sachsen.de, René Gerullis, rene.gerullis@adfc-sachsen.de, Jochen Böttcher, jochen.boettcher@adfc-sachsen.de, Ulrich Skaruppe, ulrich.skaruppe@adfc-sachsen.de

Redaktion und Lektorat:
Jens Bemme, Konrad Krause, Susanne Krause, Benedikt Krüger.
Namentlich gekennzeichnete Beiträge entsprechen nicht unbedingt der Meinung der Redaktion oder des Herausgebers.

Layout u. Satz: Antje Münch, geografik_ehrhardt@gmx.de

Fotos: ADFC, wenn nicht anders gekennzeichnet

Druck: Druckhaus Main-Echo

Erscheinungsweise & Auflage:
4 mal jährlich, 9.000 Exemplare

Vertrieb: Mitglieder des ADFC Sachsen e.V. erhalten den Reflektor frei Haus; kostenlose Verteilung über Fahrradläden, Bibliotheken usw.

ISSN: 2195-0342

Anzeigenverkauf:
www.reflektor-magazin.de/anzeigen

Redaktions- und Anzeigenschluss der folgenden Ausgabe:
16. März 2014

rotkehlchen

Was haben diese Radfahrer je für uns getan?!

Das Internet hat unsere Welt verändert, wie kein anderes Medium je zuvor. Jeder Bereich des Lebens ist heute per Standleitung mit einer breiten Öffentlichkeit verbunden, die mit größtem Interesse jeden Diskussionsfaden verfolgt, sich mit wertvollen Tipps einbringt und auch mit Trost und Zuspruch nicht geizt.

Gerade für Fragen rund ums Fahrrad ist das Internet der perfekte Ort. Ein wahrer Brunnen der Erkenntnis ist auch hier das Onlineportal gutefrage.net.

Die erste gute Frage kommt von Shakuhachi: „Bei uns vor die Kiosk ist kein Parkplatz, da stelle ich mich meistens auf den Radweg. Aber nur kurz. Neulich hat aber einer gemeckert. Dabei meine ich im Recht zu sein, weil bis zu fünf Minuten darf man doch, oder?“ Weil bis zu fünf Minuten darf man nicht, ist sich sogar gutefrage.net einig. Und zwischen den Antworten von 13 Nutzern steht gleich noch ein kleiner Tipp: „...www.bussgeld-experte.de – Wir helfen kostenfrei gegen Punkte, Bußgeld und Fahrverbot...“

Nicht selten ist das Internet auch in der Lage, Gesetzeslücken ausfindig zu machen, die bislang noch unentdeckt geblieben sind. So eine hat Nutzer Echinacea42 gefunden: „Wieso tragen einige Radfahrer keine Warnweste? ... Beim nächsten Mal werde ich diese Radfahrer ansprechen, bräuhete aber noch einen Parragraffen auf den ich mich

berufen kann.“ Zwischendrin wieder so eine Werbung: „Jetzt einen Anwalt fragen. 8 Anwälte sind gerade online. Stellen Sie jetzt Ihre Frage!“

Schlimm, wenn dann gleich die ganzen Nörgler ankommen. Sicher alles solche verkappten... Radfahrer. Nutzer Trebuchet etwa: „Weil, dazu gibt es keine Vorschrift“. Ja und? Machen wir uns eben einfach eine. Ab jetzt müssen all die Radfahrer eine Warnweste tragen. Echinacea42 hat's so festgelegt. Richtig so. Sonst kann man die durch die getönte Windschutzscheibe ja überhaupt nicht erkennen.

Besonders schlimm: Die unbelehrbaren Radfahrer, die einfach auf der Straße fahren! Hier erschließt gutefrage.net für jedermann zugänglich sehr detailreiche Einblicke in die Seelenlage der Nation.

„Darf ich als Autofahrer einen Radfahrer anhupen und gegebenenfalls abdrängen, wenn dieser Depp auf der Straße fährt?“ fragt Ulaanbaatar und HubertusKW steuert mit ein paar Emotionen gewürzt eine ähnliche Frage bei: „Heute morgen, ich war sowieso zu spät dran, und hatte es eilig, war schon wieder so ein Radfahrer auf der Straße. Obwohl rechts daneben ein Fußgängerweg ist. Was macht man da am besten? Hupen? Zur Rede stellen?“ und kommt sogleich auf den Punkt: „Leider haben diese Hindernisse kein Kennzeichen an ihrem Fahrrad. Obendrein zahlen sie keine Steuern, was die Sache noch schlimmer macht!!!“

Die völlig berechnete Entrüstung von HubertusKW weist auf eine ganz grundsätzliche Fragestellung von staatspolitischer Tragweite: Was haben diese Radfahrer eigentlich je für uns getan?! Sie nehmen auf unseren Straßen nur unnötig Platz weg, man darf sie (angeblich!) nicht anhupen, nicht auf ihren Radwegen parken, sie wollen keine Warnwesten tragen, beteiligen sich nicht angemessen am Stau – und dann zahlen sie nichtmal Steuern?!

Keine Frage, das ist ein unhaltbarer Zustand. Nach der Autobahnmaut für Autos sollte unser Verkehrsminister schleunigst die Autobahnmaut für Radfahrer einführen. Ein gewisses Maß an Solidarität wird man diesen Rad-Rüpel in unseren schweren Zeiten ja wohl abverlangen dürfen, findet

Felix Radler



Was macht man da am besten?
Hupen? Zur Rede stellen?

Hier könnte Ihre Adresse stehen! Als ADFC-Mitglied kommt der Reflektor kostenlos zu Ihnen nach Hause.
Informationen zur Mitgliedschaft unter www.adfc-sachsen.de und mitgliederbetreuung@adfc-sachsen.de